

改造マニアの気になる話題。それはシヨップの有名なシンボルカーや新しいチューンドカーの性能じゃないか。噂のマシンの全開テスト第1弾がこれだ。



関西は日産L型チューンのメッカだ。速いフェアレディZが数多い。とくにチャレンジのチヨップド・ルーフZは改造マニアに有名なマシン。その実力は今だ未知数だけに興味深い。もう一台がスカGジャパン純正ターボ。ポルトオンでなく純正ターボのHKSチューンはどのくらいの性能を引き出しているのだろうか。

ヘチャレンジZ

ボディの特徴はルーフを低くしている点に尽きる。フロントウインド・ガラスに80mm低い特注品を使用し、センターピラー部で40mm、リヤエンドはそのままだから、ルーフ全体が前傾した形状で低いのだ。クルマの空力系数は前面投影面積が小さいほど効果的なので最高速アップは大いに期待できる。

事実、240km/hオーバーの走行ではルーフ形状の効果が発揮され、5500~6500回転のノビがいいことで証明された。ただし、やや前傾しているにもかかわらず最高速あたりでフロントリフトが発生するので、フロントのエアスポイラーはもっと大型でもいいだろう。

心臓部のエンジンは89×83mmの3096cc。LD用クランクシャフトを加工して組んでいる。キヤブレターはソレックス50で、74-76の非対称カムシャフト組み込み。5速ミッションはオーバードライブの0.864でファイナルは3.700を使用している。

このLD用クランクでは高回転でやや振動が発生する点に気になる。しかも大口径キヤブでは混合比のセッティングがむずかしい。最高速テストでプラグを内面からNGKレーシングの10番に換えて6500回転まで回った。これでも40000

スカGジャパン純正ターボ